

Richtlijnen voor het milieueffectrapport

Reconstructie N302 Lorentz-Oost / Waterfront Harderwijk

december 2004



Initiatiefnemer
Provinciale Staten van Gelderland

Bevoegd gezag
Gemeenteraad Harderwijk



gemeente harderwijk



Richtlijnen voor het milieueffectrapport

Reconstructie N302 Lorentz-Oost / Waterfront Harderwijk

december 2004

Initiatiefnemer

Provinciale Staten van Gelderland

Bevoegd gezag

Gemeenteraad Harderwijk

Provincie Gelderland

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer

Afdeling Wegenbouw

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Hoofdpunten	5
3. Probleemstelling, doel en besluitvorming	5
3.1 Probleemstelling en doel	5
3.2 Beleidskader	5
3.3 Besluitvorming	5
4. Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
4.1 Alternatieven	6
4.2 Uitvoeringsvarianten	6
4.3 Nulalternatief en referentie	7
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu	8
5.1 Verkeer	8
5.2 Geluid	9
5.3 Lucht	9
6. Overige onderdelen van het MER	9
6.1 Vorm en presentatie	10
6.2 Evaluatie	10

Bijlage 1	Samenvatting startnotitie Reconstructie N302 Lorentz-Oost / het Waterfront
Bijlage 2	Samenvatting inspraakreacties + beantwoording en reactie
Bijlage 3	Maatgevende kenmerkenkaart uit de startnotitie Reconstructie N302 Lorentz-Oost / het Waterfront

1. Inleiding

De provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk zijn een studie gestart naar de mogelijkheden om de provinciale weg N302 te reconstrueren. Een reconstructie moet de capaciteit van de weg verhogen, de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren en de bereikbaarheid verbeteren van de toeristische attracties en de bedrijventerreinen in Harderwijk.

Voor de reconstructie van de provinciale weg wordt de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Het besluit over de uitvoering van de reconstructie zal vastgelegd worden door middel van een bestemmingsplan wijziging.

De m.e.r.-procedure is gestart met de kennisgeving van de startnotitie 'Reconstructie N302 Lorentz – Oost / het Waterfront' in de Staatscourant van 10 september 2004 en met een advertentie in het huis-aan-huis blad de Stentor in de gemeente Harderwijk. Naast de advertenties is een informatiekrant huis-aan-huis verspreid in de wijken rond de N302 en is op 23 september 2004 een informatieavond in Harderwijk georganiseerd. Alle reacties die tijdens de inspraakperiode bij de provincie zijn ingediend zijn samengevat in een reactienota. De hoofdpunten uit deze nota zijn opgenomen in bijlage 2.

De Richtlijnen is gebaseerd op het 'advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport' van de commissie voor de milieueffectrapportage (25 november 2004). De commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen die zij van de provincie heeft ontvangen.

Het rapport richtlijnen dient als uitgangspunt voor het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Het doel van dit rapport is aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang een volwaardige rol te geven in de besluitvorming over de reconstructie van de provinciale weg.

De Richtlijnen zijn niet zelfstandig leesbaar, het rapport moet in combinatie met de startnotitie worden gelezen.

Voor het opstellen van het MER wordt de procedure conform de Wet Milieubeheer gevolgd. Voor de m.e.r.-procedure is de gemeenteraad van Harderwijk bevoegd gezag, Provinciale Staten van Gelderland vervult de rol van initiatiefnemer.

Dit rapport is opgebouwd uit vijf hoofdstukken die de richtlijnen voor het opstellen van het MER beschrijven. Waar nodig worden relevante wetteksten uit de Wet Milieubeheer aangehaald. Bijlage 1 bevat een de samenvatting van de startnotitie. Een samenvatting van de inspraakreacties naar aanleiding van de startnotitie is opgenomen in bijlage 2. De kaart van het studiegebied is opgenomen in bijlage 3.

2. Hoofdpunten

In het MER moeten de volgende punten uitgewerkt en beschreven worden:

Het MER moet inzicht geven in de verkeersintensiteiten en congestie, zowel in de autonome ontwikkeling als bij realisatie van het voornemen; aan hand hiervan moeten probleemstelling (autonome ontwikkeling) probleemoplossend vermogen (voornemen) verduidelijkt worden; het MER dient uit de verkeersgegevens de toekomstige geluidssituatie en luchtkwaliteit in het studiegebied af te leiden en te beschrijven.

Voor de overdracht van informatie in het MER aan besluitvormers, insprekers en anderen is een goede samenvatting essentieel. De samenvatting moet zelfstandig leesbaar zijn voor een brede doelgroep en dient een goede afspiegeling te zijn van de inhoud van het MER.

3. Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat tenminste: *A een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.* @

3.1 Probleemstelling en doel

De probleemstelling, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van de startnotitie is in kwalitatieve zin voldoende beschreven. In het MER dient de verkeerskundige doorrekening van de referentiesituatie een meer kwantitatieve weergave van de probleemstelling op te leveren.

Het tijdverlies bij congestie is voor de meeste weggebruikers een belangrijke factor die het gedrag beïnvloedt. Het verdient daarom aanbeveling om de interpretatie van de prognoses hiermee rekening te houden en niet alleen met de berekende lengte van de file .

De startnotitie geeft op pagina 10 doelstellingen op korte en lange termijn. Daarbij komen de korte termijn doelen telkens terug als lange termijn doelen. Ook zijn de doelen afhankelijk van elkaar: het doel 'verbeteren doorstroming' wordt bereikt door de doelen (middelen) 'verhogen van capaciteit van de weg' en 'scheiding van lokaal en doorgaand verkeer'. In het MER dient daarom een beperkt aantal, kwantificeerbare doelen geformuleerd worden. Deze doelen kunnen dan bij twee onderdelen van het MER een rol spelen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en varianten en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- bij de rangschikking van alternatieven en varianten op doelbereik.

3.2 Beleidskader

De startnotitie geeft reeds een compleet beeld van het relevante beleidskader. Dit kader kan in het MER overgenomen worden daarbij dient vermeld te worden welke consequenties elk van de genoemde onderdelen van het relevante beleidskader heeft voor het voornemen.

3.3 Besluitvorming

Artikel 7.10, lid, onder c van Wm:

Een MER bevat tenminste: *A een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.* @

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij het voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (o.a. de Randmeren, de Mheenlanden en eventueel de Veluwe).

Het MER wordt opgesteld voor het wijzigen van het bestemmingsplan door de gemeente Harderwijk. Dit is afwijkend van het in de startnotitie genoemde provinciale tracévaststellingsbesluit. In het MER moet aangegeven worden volgens welke procedures en welk tijdpad deze besluiten genomen zullen worden en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel betrokken zijn. Ook aangeven welke besluiten in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid, 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.*@

4.1 Alternatieven

In de startnotitie worden drie alternatieven beschreven die een oplossing zouden kunnen bieden voor het geconstateerde capaciteitsprobleem op de N302 in Harderwijk. Na toetsing aan doelstellingscriteria vallen twee van de drie alternatieven af, te weten een korte rondweg (alternatief II) en realisatie van een compleet nieuwe oeververbinding tussen Gelderland en Flevoland (alternatief III). In de startnotitie wordt daarom voorgesteld in het MER alleen reconstructie van de N302 in het MER als alternatief uit te werken.

Alternatief III valt af en hoeft in het MER niet nader onderzocht te worden. Een nieuwe oeververbinding, die een doorsnijding van Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden inhoudt, is pas aan de orde als de alternatieven met minder effect op de Randmeren niet voorhanden zijn. Zolang echter reconstructie van de bestaande weg voldoende probleemoplossend vermogen heeft, verdient die de voorkeur. Een besluit voor een nieuwe oeververbinding kan slechts aan de orde zijn in een breder kader – de gewenste verkeersinfrastructuur voor Flevoland en Gelderland – en niet alleen voor de congestieproblematiek in Harderwijk.

Ook alternatief II hoeft niet nader onderzocht te worden in het MER. Een korte, extra rondweg heeft ten opzichte van reconstructie van de bestaande weg belangrijke (milieu)nadelen (extra ruimtebeslag, het insluiten en aantasten van de leefbaarheid van de wijk Frankrijk, minder probleemoplossend vermogen) zonder dat daar directe (milieu)voordelen tegenover lijken te staan. Wel kan de wegverbinding als voorgesteld in alternatief II eventueel een aanvulling zijn op alternatief I, wanneer dat in bepaalde varianten onvoldoende het probleem blijkt op te lossen.

Gezien de reacties op de startnotitie dient in het MER de precieze argumentatie voor het afvallen van de alternatieven II en III opgenomen te worden.

4.2 Uitvoeringsvarianten

In de huidige situatie kent de N302 twee aansluitingen op het wegennet van Harderwijk, te weten de kruispunten met de Burgemeester de Meesterstraat en de Newtonweg. Realisatie van het Waterfront zou een derde aansluiting wenselijk kunnen maken, maar ook is denkbaar dat twee van de drie aansluitingen op enigerlei wijze worden gecombineerd tot één aansluiting op de N302, bijvoorbeeld door het aanleggen van parallelbanen. Ook zijn meerdere halve aansluitingen denkbaar. Er zijn dus een groot aantal uitvoeringsvarianten voor het aantal en de locatie van de aansluitingen.

De vormgeving van de aansluitingen kan eveneens gevarieerd worden. Ongelijkvloers kruisen kan worden bereikt door de aan te sluiten straten te verhogen of te verlagen, maar het ligt meer voor de hand dat de N302 zelf omhoog of omlaag gebracht wordt. Wanneer meerdere kruisingen achter elkaar omhoog of omlaag gebracht worden, is het – ter beperking van het aantal hellingen voor het verkeer op de N302 – mogelijk het tussenliggende deel eveneens verhoogd of verlaagd aan te leggen.

De combinatie van alle mogelijkheden leidt tot een groot aantal uitvoeringsvarianten.

In het MER dient het aantal uitvoeringsvarianten beperkt te blijven. Geef hiertoe in het MER duidelijk aan welke ruimtelijke beperkingen er gelden voor de reconstructie en wat de verkeerskundige waarde

van de verschillende mogelijkheden is. Bepaal aan de hand daarvan welke combinaties als het meest kansrijk moeten worden gezien. Werk deze in het MER uit als volwaardige uitvoeringsvarianten.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Indien zou blijken dat een of meerdere alternatieven leiden tot het overschrijden van grenswaarden voor de luchtkwaliteit (NO_x, SO_x en fijnstof) , ook al is dat primair toe te schrijven aan bijvoorbeeld het heersende achtergrondniveau, dan dient te worden aangegeven, welke maatregelen genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te voldoen aan de grenswaarden.

4.3 Nulalternatief en referentie

Er is geen reëel nulalternatief mogelijk om de congestie problemen op de N302 op te lossen. In het MER kan volstaan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen als referentie bij de vergelijking van alternatieven. Geef duidelijk aan in hoeverre ontwikkelingen worden betrokken in de referentiesituatie. Geef daarbij aan tot welke spreiding in de verkeersprognoses dit leidt.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu en binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Neem de best scorende uitvoeringsvariant als basis voor het mma. Optimaliseer deze variant door mogelijkheden te onderzoeken om de effecten op de woon- en leefomgeving (geluid en luchtkwaliteit) verder te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan:

- verdergaande geluidmaatregelen;
- het treffen van verkeersmanagementmaatregelen om:
 - zoekverkeer te vermijden en het parkeren te optimaliseren;
 - via een goede doorstroming van het verkeer de luchtverontreiniging te minimaliseren.

5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.*@

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.*@

Artikel 7.10, lid 1, onder f van Wm:

Een MER bevat ten minste: *Een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven.*@

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Studiegebied

Het studiegebied is de N302 in Harderwijk zelf en de toevoerende wegen voor zover daar als gevolg van de reconstructie effecten van enige omvang merkbaar zijn. Voor geluid is dat een toename van 30% of een afname van 20% in verkeersintensiteit, overeenkomend met 1 dB(A) verschil.

Voor luchtkwaliteit kan voor de bepaling van het studiegebied in eerste instantie uitgegaan worden van dezelfde uitgangspunten als bij geluid. Mocht het daarnaast aannemelijk zijn dat elders buiten het aldus gedefinieerde studiegebied bij een geringere toename van het verkeer dan 30% één of meerdere grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden overschreden, dan dienen ook die locaties bij het onderzoek te worden betrokken.

Het beoordelingskader uit de startnotitie, tabel 5.1, kan, beknopt, uitgewerkt worden in het MER. Het beoordelingskader dient voor de beschrijving van de kwaliteitseffecten voor de aspecten verkeer, geluid en lucht aangevuld te worden.

Voor de uitwerking van de effecten genoemd onder bodem en water dienen de effecten kwantitatief weer gegeven te worden.

5.1 Verkeer

De criteria die in de startnotitie in tabel 5.1 worden genoemd onder 'verkeer en vervoer' kunnen worden gebruikt voor het vergelijken van de varianten. Geef daarnaast in het MER voor de referentie en de varianten de volgende informatie:

- een beeld van de optredende maatgevende intensiteiten op de wegen in het studiegebied (inclusief aansluiting A28), rekening houdend met de in de startnotitie vermelde ruimtelijke ontwikkelingen, zoals die voor het Waterfront, bedrijventerrein Lorentz en de groei van Almere; de startnotitie gaat ervan uit dat de maatgevende situatie het avondspitsuur is op een dag dat de attractieparken (Dolfinarium, Six Flags) geopend zijn;
- de verliestijden voor het verkeer op, van en naar de N302;
- het percentage vrachtverkeer op de verschillende te onderscheiden wegvakken.

Met bovenstaande informatie kan enerzijds de probleemstelling worden verduidelijkt en per uitvoeringsvariant het probleemoplossend vermogen worden vastgesteld. Anderzijds is deze informatie de basis voor de berekeningen van luchtkwaliteit en geluid. Voor enkele van deze berekeningen is ook informatie nodig over andere dagdelen dan de avondspits. Vermeld in dat geval

de gebruikte invoer voor de berekeningen en geef daarbij aan hoe deze prognoses tot stand zijn gekomen.

Ga afzonderlijk in op de effecten van maatregelen die worden genoemd in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan van Harderwijk en het verkeer op de N302 kunnen beperken:

- een parkeerverwijssysteem voor het Dolfinarium;
- het gebruik van Park & Ride-voorzieningen;

Omdat de reconstructie voorziet in het aanpassen van de busbaan/tractorrijbanen tot normale rijbanen, is het nodig om voor het landbouwverkeer speciale maatregelen te nemen. Ga in het MER afzonderlijk in op het effect van deze maatregelen.

5.2 Geluid

Bereken – zoals aangegeven in tabel 5.1 van de startnotitie – de geluidcontouren in de omgeving van de N302 op basis van één van de in de Wet geluidhinder voorgeschreven methodes. Geef deze geluidcontouren op kaart weer. Geef daarbij aan welke afscherpende of andere maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijk voorgeschreven maximale geluidbelasting.

Voor de beoordeling van de uitvoeringsvarianten is bovenstaande berekening van contouren voldoende. Wanneer echter de gegevens uit het MER gebruikt zullen worden voor procedures op grond van de Wet geluidhinder, dan zal daarvoor een nauwkeuriger berekening van de geluidbelasting van de woningen en andere geluidgevoelige be-stemmingen in de omgeving van de N302 nodig zijn.

5.3 Lucht

In tabel 5.1 van de startnotitie wordt aangekondigd dat in het MER het aspect lucht zal worden beoordeeld aan de hand van het criterium 'overschrijding grenswaarde voor stikstofdioxide'. Dit moet stikstofdioxide zijn. Ook fijn stof (PM10) dient in het onderzoek betrokken te worden, omdat de kans dat de grenswaarden voor fijn stof in het Besluit luchtkwaliteit overschreden worden groot is. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een aantal uitspraken laten zien dat aan alle grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit moet worden getoetst. Voor de stoffen benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benz(a)pyreen worden geen overschrijding van de grenswaarden verwacht. Gezien de recente jurisprudentie moeten deze stoffen wel in het MER aan de orde komen.

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen moet dus plaatsvinden aan de hand van de grenswaarden voor de immissies van NO₂ en fijn stof (PM10). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving, gebaseerd op Europese richtlijnen.

Voor stikstofdioxide moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen; ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³.

Voor fijn stof (PM10) moet:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen; ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie wordt overschreden; indien deze grenswaarde ten gevolge van het heersende achtergrondniveau altijd wordt overschreden, dient voor een representatieve afstand van de weg te worden vastgesteld hoe vaak de het daggemiddelde van PM10 groter is dan 50 µg/m³.

6. Overige onderdelen van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *“een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, lasmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven,”*

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat tenminste: *Aeen overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen (d.z.w. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten) ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.*@

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *Aeen samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.*@

6.1 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de weergave van de uitvoeringsvarianten (uitgewerkt op kaart met voldoende detail) en de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Verder beveelt de Commissie aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, dient een indicatie te geven van de kosten van de verschillende uitvoeringsvarianten.

Voor de onderdelen ‘vergelijking van alternatieven’, ‘leemten in milieu-informatie’ en ‘samenvatting MER’ gelden de voorschriften zoals wettelijk voorgeschreven.

6.2 Evaluatie

Artikel 7.30 van de Wm: Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.

In het MER moet een aanzet gegeven worden voor een evaluatie programma.

BIJLAGE 1

Samenvatting startnotitie Reconstructie N302 Lorentz-Oost / het Waterfront

Aanleiding

De provinciale weg N302 ligt in de gemeente Harderwijk en vormt de verbinding tussen de A28 en de provincie Flevoland. Voor het centrum van Harderwijk en het Dolfinarium is de N302 tevens een belangrijke ontsluitingsweg. De gemeente heeft plannen voor stedelijke uitbreiding richting het Veluwemeer, zoals weergegeven in het Masterplan Waterfront. Het plan Waterfront voorziet onder andere in 1600 woningen, recreatieve voorzieningen en in een nieuw parkeerterrein voor recreatief verkeer. Voor het verkeer van en naar het parkeerterrein komt een nieuwe aansluiting op de N302.

De ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein (RBT), uitbreiding Lorentzhaven met een ROC (regionaal overslagcentrum) en het Waterfront vragen zo spoedig mogelijk om een goede verkeersafwikkeling op de N302.

Probleem-en doelstelling

Uit onderzoek blijkt dat de huidige infrastructuur van de provinciale weg N302 in Harderwijk ontoereikend is om de verwachte verkeersstromen in 2010 en daarna zonder aanzienlijke verkeersopstoppingen te verwerken. Dit is beschreven in het door de provincie Gelderland en gemeente Harderwijk opgestelde rapport "Naar een goede doorstroming op de N302 Harderwijk". Structurele maatregelen zijn volgens dit onderzoek noodzakelijk.

In de huidige situatie is er in de spitsuren sprake van een probleemsituatie en in de nabije toekomst zal door de verwachte verkeersstromen sprake zijn van aanzienlijke verkeersopstoppingen.

Computersimulaties laten zien dat de N302 tussen nu en 2010 steeds meer een knelpunt zal worden. De verkeersintensiteit is in 2010 ten opzichte van 2001 met 50% toegenomen, dat is meer dan de autonome groei. De extra groei ontstaat door de bovengenoemde ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome verkeersgroei. Er zijn in 2010 ernstige capaciteitsproblemen te verwachten. De capaciteitsproblemen veroorzaken overlast voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein, omwonenden en gebruikers van de N302. Een structurele oplossing is dus noodzakelijk.

Op de korte termijn bieden capaciteitverruimende maatregelen aan de kruispunten N302/Newtonweg en N302/Burgemeester Meesterstraat voorlopig nog enig soelaas. Maar voor de langere termijn, rond 2010, zijn de problemen zodanig dat, zelfs na de korte termijnmaatregelen een reconstructie van de N302 noodzakelijk is.

De doelstellingen van dit project hebben zowel betrekking op de korte als de lange termijn.

Met de korte termijn maatregelen worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- Bereikbaarheid bedrijventerreinen verbeteren;
- Verbetering doorstroming voor lokaal, regionaal en toeristisch verkeer;
- Beperken negatieve milieu effecten.

Op de lange termijn zijn ingrijpende maatregelen nodig om bovenstaande doelstellingen en effecten ook voor de toekomst te blijven borgen. De doelstellingen van dit project zijn als volgt:

- Verhogen capaciteit van de weg en verbeteren doorstroming;
- Scheiding plaatselijk op Harderwijk gericht verkeer (lokaal verkeer) en regionaal verkeer (doorgaand verkeer);
- Verhogen verkeersveiligheid;
- Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen;
- Verbeteren bereikbaarheid van toeristische voorzieningen (Dolfinarium, het Waterfront, Jachthaven en binnenstad Harderwijk);
- Verbeteren leefbaarheid in Harderwijk;
- Verbeteren van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de kern.

Alternatieven

Voor het oplossen van het capaciteitsprobleem op de N302 in Harderwijk zijn in de fase voorafgaand aan de m.e.r.-procedure drie alternatieven onderscheiden

- Alternatief I: Reconstructie van de huidige N302;
- Alternatief II: Realisatie van een korte rondweg richting Lorentz;
- Alternatief III: Realisatie van een nieuwe verbinding.

Het alternatief Reconstructie N302 gaat uit van het bestaande tracé van de N302. Door verschillende infrastructurale ingrepen wordt de capaciteit van de weg verbeterd.

Alternatief II gaat uit van de realisatie van een korte rondweg vanaf de N302 richting Lorentz. Hiermee wordt het vrachtverkeer dat afkomstig is vanuit zuidelijke richting (o.a. Rijksweg A28) en bestemd is voor bedrijventerrein Lorentz zo veel mogelijk geweerd van de N302. Direct na de kruising met de spoorlijn Amersfoort-Zwolle takt deze korte rondweg af van de huidige N302 om rond de wijk Frankrijk en Walstein richting bedrijventerrein Lorentz af te buigen. Hierbij wordt ook het bedrijventerrein Overveld ontsloten.

Alternatief III gaat uit van een nieuwe oeververbinding tussen Gelderland en Flevoland om de huidige verbinding (N302) te ontlasten. Deze nieuwe verbinding is mogelijk aan de noordoost of de zuidzijde van Harderwijk. Een belangrijk onderdeel van de nieuwe verbinding is een nieuwe aansluiting op de A28.



Alternatief I

De alternatieven zijn op hoofdlijnen onderzocht om vast te stellen in welke mate ze geschikt zijn om in de m.e.r.-procedure nader te onderzoeken. Om deze toetsing mogelijk te maken zijn doelstellingscriteria geformuleerd: probleemoplossend vermogen, bereikbaarheid, aantasting waarden (milieu), ruimtelijke ordening en financiële haalbaarheid.

Alternatief I voldoet aan de doelstellingscriteria Probleemoplossend vermogen, Bereikbaarheid en Ruimtelijke Ordening. Vanwege de aantasting van diverse waarden in het plangebied wordt maar deels voldaan aan het criterium Milieu. Over het geheel genomen is dit alternatief voldoende kansrijk, waarmee het ook een wenselijk alternatief is om nader te onderzoeken in het MER.

Alternatief II voldoet aan het doelstellingscriterium Probleemoplossend vermogen. De bereikbaarheid van het Waterfront wordt niet direct gegarandeerd door dit alternatief, waardoor aan het doelstellingscriterium Bereikbaarheid slechts ten dele wordt voldaan. Ook aan het criterium Ruimtelijke Ordening en Kosten wordt slechts ten dele voldaan. Er is weinig ruimte beschikbaar voor een korte rondweg en de hoge kosten die een spoorkruising met zich meebrengt zijn ook nadelig. Het alternatief voldoet niet het criterium Milieu vanwege de aantasting van de leefbaarheid in de naastliggende woonwijk en de doorsnijding van landelijk gebied. Dit alternatief is minder kansrijk dan alternatief I en heeft daarmee onvoldoende realiteitswaarde om nader te onderzoeken in het MER.



Alternatief II

Met name vanwege het criterium Milieu heeft dit alternatief geen realiteitswaarde en is het niet wenselijk om het verder te onderzoeken in het MER.

Milieueffecten

Aan de hand van zogenaamde beoordelingscriteria worden in het MER de verwachte (milieu)effecten van de alternatieven (voorkeursalternatief, nulalternatief en MMA) beschreven. Voor het beschrijven van de effecten wordt de huidige situatie en autonome ontwikkeling gehanteerd als referentiekader. Nadat de effecten zijn beschreven, kan de effectvergelijking plaatsvinden.

- Verkeer en vervoer
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Licht
- Bodem en water
- Natuur
- Stedenbouw
- Externe veiligheid
- Ruimtegebruik
- Economie

13

BIJLAGE 2

Samenvatting van de inspraakreacties

Tijdens de inspraakperiode ten behoeve van de Startnotitie Reconstructie N302 Lorentz-Oost / Waterfront te Harderwijk zijn er in totaal 22 inspraakreacties ingezonden.

Alle reacties zijn terug te brengen tot een beperkt aantal onderwerpen. Deze staan hieronder genoemd, waarna per reactie een algemeen antwoord is geformuleerd.

1. Zorg over het woon- en leefmilieu in de woonwijken langs de N302

Reactie	Antwoord provincie
In een groot aantal reacties van met name omwonenden wordt grote zorg geuit over de huidige kwaliteit van de leefomgeving. De beleving van de luchtkwaliteit is slecht. Veel insprekers hebben naar hun mening nu al te maken met een ongezonde situatie. Ook kampen veel insprekers in de huidige situatie met geluidsoverlast. In het algemeen vrezen de insprekers dat de situatie in de toekomst alleen maar slechter wordt.	De N302 is in de huidige situatie een belangrijke verbinding tussen de A28 en Harderwijk en Flevoland. Dat gaat gepaard met hinder voor de omwonenden. In de toekomst neemt de hinder verder toe; zeker wanneer er geen maatregelen worden getroffen. De provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk zijn zich zeer bewust van de invloed die de N302 heeft op het woon- en leefmilieu. De reconstructie van de N302 is ook gericht op verbetering van de leefbaarheid in de wijken langs de N302. In het MER wordt modelmatig onderzoek verricht naar de huidige en toekomstige kwaliteit van het woon- en leefmilieu en tevens wordt onderzocht hoe de situatie zal wijzigen bij de realisatie van de N302. De Provincie Gelderland streeft daarbij naar de doelstellingen, die zij heeft vastgelegd in het Gelders Milieubeleidsplan.

2. Uitbreiding van het MER met meerdere alternatieven

Reactie	Antwoord provincie
Een aantal inspraakreacties gaat in op de selectie van alternatieven in het MER. Volgens een aantal insprekers is de selectie onvoldoende onderbouwd. Een aantal insprekers wenst dat ook andere alternatieven dan de reconstructie in het MER worden onderzocht.	In de huidige situatie is de N302 al een knelpunt. Daarom is er met spoed een oplossing nodig. De provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk hebben bewust gekozen om in deze m.e.r.-procedure alleen kansrijke realistische alternatieven te onderzoeken en niet alle mogelijkheden diepgaand te vergelijken. Realistisch betekent dat er oplossingen onderzocht worden die op de gestelde termijn (2010) een passende oplossing betekenen voor het capaciteits- en leefbaarheidsprobleem in de huidige en toekomstige situatie. In de Startnotitie zijn de conclusies van het onderzoek naar realistische alternatieven weergegeven. Binnen de door de Provincie en Gemeente gestelde doelen is alleen reconstructie van de N302 een realistische oplossing. Omdat tijdens de informatieavond en in een aantal inspraakreacties kenbaar is gemaakt, dat er toch behoefte bestaat om meerdere alternatieven te onderzoeken heeft de Provincie Gelderland besloten alsnog de korte omlegging (Alternatief 2) in het MER te onderzoeken.

3. Suggesties voor de te onderzoeken aspecten

Reactie	Antwoord provincie
Door een aantal insprekers zijn er suggesties gedaan om een bepaalde aspecten te onderzoeken in het MER. De meest genoemde zijn: Verkeer, Geluid, Lucht, Sociale Veiligheid, Bodem en Water. Tevens vraagt een aantal insprekers om een kwantitatieve benadering van deze aspecten.	De provincie zal in het MER uitgaan van de Richtlijnen voor deze studie. De richtlijnen zijn gebaseerd op de advies-richtlijnen van de commissie voor de Milieu-effectrapportage. Deze advies richtlijnen zijn bij deze reactienota gevoegd. Alle genoemde aspecten worden in het MER onderzocht. Waar mogelijk wordt uitgegaan van kwantificering van de effecten.

4. Uitbreiding van het studiegebied

Reactie	Antwoord provincie
Een aantal insprekers vraagt om het studiegebied, dat in de Startnotitie is aangegeven te vergroten.	Ten behoeve van het MER wordt het studiegebied opnieuw vastgesteld. Dit gebeurt op basis van de te verwachten relevante effecten.

5. Overige opmerkingen

Naast de hierboven genoemde belangrijkste reacties zijn er ook insprekers, die reageren op zaken, die buiten het plangebied van het project vallen of slechts voor kennisgeving aangenomen kunnen worden.

BIJLAGE 3

Maatgevende kenmerkenkaart Harderwijk uit de startnotitie 'Reconstructie N302 Lorentz-Oost/ het Waterfront'

